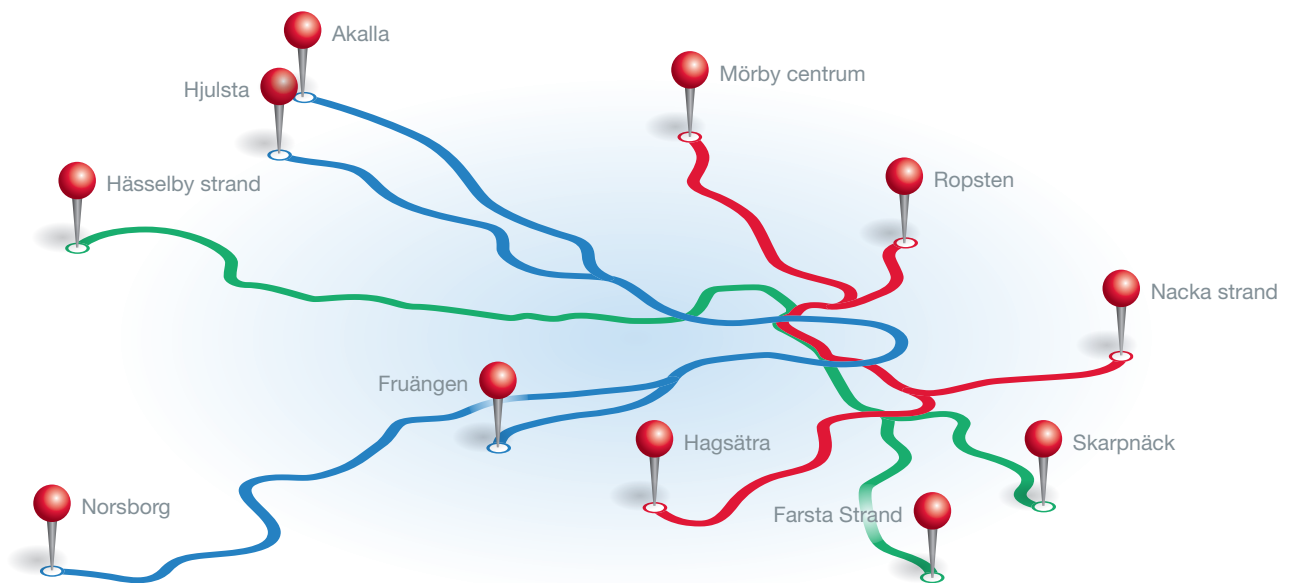


# Veidekkes "Röd-Blå"

Reviderat förslag med nya möjligheter



## Veidekkes förslag i sammanfattning

- Nackalinjen direkt till Slussen och stationslägen på "rätt" djup
- Sammanflätning av "röd" och "blå" linje – ger fler omstigningspunkter
- Koppling av Nackalinjen mot Gullmarsplan, Globen och Hagsätra
- Grön linje får högre kapacitet och möjlig koppling mot Nya Karolinska och Arenastaden
- T-banan klar på fem år
- Östra länken blir både ringled och förbifart mellan Väg 73 och E4:an

# Veidekkes "Röd-Blå" ger fler omstigningspunkter och högre kapacitet i t-banan

Veidekkes "röd-blå" alternativ gör det möjligt att skapa en direktlinje i bergtunnel, från Nacka till Slussen. Förslaget ger stationer i ytnära lägen på Södermalm, fler omstigningspunkter och högre kapacitet i hela tunnelbanenätet. Genom en hög grad av samlokalisering av t-banan och Ö:a länken kan byggtiden kortas och t-banan vara klar på fem år från byggstart, dvs. 2023. Östra länken blir både kringfartsled och förbifart för trafiken mellan Nynäshamn och E4:an norr om Stockholm.

Veidekke är Skandinaviens fjärde största bygg- och fastighetsbolag. Genom den breda erfarenhet Veidekke har av tunnel- och anläggningsprojekt har vi tidigare presenterat ett eget förslag till dragning av t-bana blå till Nacka som bygger på samlokalisering med den planerade Ö:a länken.

Veidekkes ursprungliga förslag till dragning av t-banan finns beskrivet i den samrådsremiss som SL genomför under våren 2013. I SL:s material är Veidekkes förslag markerat med röd färg och bygger på att Nackalinjen dras i bergtunnel under Hammarby Sjöstad, Södermalm, under Saltsjön vidare mot Gröna Lund för att sedan ansluta till Kungsträdgården.

Det ursprungliga förslaget gav ett par fördelar. Genom dragningen över Hammarby Sjöstad och Södermalm får de befolkningstäta delarna av dessa stadsdelar en förstärkt kollektivtrafik samtidigt som Nacka ansluts till stadens t-banenät. Med samlokalisering till Ö:a länken förkortas byggtiden och kostnaderna reduceras med 3–7 mdr kr.

Det ursprungliga förslaget har emellertid också ett par svagheter. Med dragningen under Saltsjön hamnar de föreslagna stationerna på Södermalm i relativt djupa lägen vilket försämrar komforten och vidare hamnar omstigningspunkterna till andra linjer, framförallt i västlig riktning, relativt långt ut från staden. Med Veidekkes reviderade förslag elimineras dessa nackdelar samtidigt som en rad nya fördelar uppnås.

## Veidekkes "röd-blå" förslag

I det reviderade förslaget dras den nya linjen från Nacka i bergtunnel, direkt till Slussen. För att Nackalinjen ska få en direkt och naturlig koppling till dagens linjenät görs en förändring av det befintliga linjenätet. Nackalinjen kopplas samman med befintlig röd linje, från Slussen och vidare mot Ropsten och Mörby. Därmed blir den nya Nackalinjen en del av den röda linjen istället för som tidigare tänkt, en del av den blå.

Som en första omedelbar effekt av detta hamnar stationerna på Södermalm i attraktiva ytlägen nära gatunivån. Sett i större sammanhang får vi en sammanhållen direktlinje från Nacka i sydost till Mörby och Ropsten i den nordöstra delen av staden.



I detta förslag får Nackalinjen också en koppling mot Gullmarsplan där denna gren förbinds med nuvarande grön linje till Hagsätra.

Förutom att arenaområdet runt Globen, den nya Söderstaden samt IKEA därmed får en förbättrad kollektivtrafik avlastas den gröna linjen in mot staden vilket möjliggör tätare trafik över Södermalm för övriga gröna linjer samt att SL på sikt ges möjlighet att förlänga de gröna linjerna längre ut i regionen, t ex mot Bollmora och Tyresö.

Nuvarande Röd linje från Norsborg och Fruängen blir i detta förslag blå och kopplas samman med befintlig blå linje till Hjulsta och Akalla, via en ny sträckning under Södermalm och Gröna Lund (i bergtunnel under Saltsjön) och därefter vidare mot Kungsträdgården och T-centralen.

På detta sätt skapas en direkt koppling mellan de stora bostadszonerna som idag finns i regionens sydvästra delar med arbetsplatserna i regionens nordvästra områden, inte minst i Kista.

## Nya bytespunkter på Södermalm

Sammanflätningen av de blå och röda linjerna på Södermalm ger flera fördelar. Idag finns endast en omstigningspunkt, nämligen Slussen som därmed dras med upplevd trängsel och stress. Med omdragningen av Norsborg/Fruängenlinjen erbjuds sammantaget fyra omstigningspunkter på Södermalm, vilket ökar linjenätets flexibilitet, ger fler omstigningsalternativ och reducerar trängseln.

Under Södra station skapas en ny omstigningspunkt mellan pendeltågen och t-banan. Nuvarande station Mariatorget samt uppgång Torkel Knutssongatan flyttas ca 100 meter och förläggs under Södra Stations pendeltågsstation som blir en ny bytespunkt. (Befintliga stationer Mariatorget och Torkel Knutsson blir således kvar men leds till ny perrong.)

Blå linjen dras vidare mot Medborgarplatsen där en omstigningspunkt skapas till grön linje, som därmed ersätter befintlig omstigning mellan grön linje och Norsborg/Fruängen vid Slussen.

Ytterligare en omstigningspunkt skapas i Katarina/Sofia, här mellan röd och blå linje. Nackalinjen hamnar i ett yttligt läge och den blå i ett djupare, eftersom den linjen ska passera Saltsjön i bergtunnel. Avståndet mellan den blå och röda perrongen i Katarina/Sofia blir dock relativt kort (se infälld figur i bilden på kartan) och avsevärt kortare i såväl tid som avstånd jämfört med dagens omstigningsplats mellan blå linje och övriga linjer vid T-centralen, vilket talar för att detta blir en attraktiv omstigningspunkt.

## Grön linje till Nya Karolinska?

Utöver den pågående samrådsprocessen runt t-bana till Nacka förs en diskussion om behov av kollektivtrafikförsörjning till Nya Karolinska och Arenastaden i Solna. Som en bieffekt av Veidekkes "röd-blå" förslag konstaterar vi att det är tekniskt möjligt och trafik-ekonomiskt lämpligt att skapa en ny gren från gröna linjen, från Odenplan (där förberedelsearbeten gjorts i samband med utbyggnaden av Citybanan) till Nya Karolinska, Arenastaden samt på sikt vidare mot Täby.

Genom att Hagsätragrenen på dagens gröna linje i Veidekkes förslag kopplas samman med det nya röda linjenätet uppstår en avlastning på gröna linjens "getingmidja" över Södermalm. Därmed kan turtätheten i övriga två gröna grenar utökas vilket i sin tur innebär att turtätheten till Hässelby också kan utökas samtidigt som det blir möjligt att leda trafik i en ny förgrening mot Nya Karolinska.

Ett linjenät som har två förgreningar på varsin sida om staden ger automatiskt balans i trafiksystemet, förbättrad turtäthet och innebär att det på sikt blir möjligt att förlänga dessa t-banelinjer utåt i regionen, för att på det sättet förbättra den samlade kollektivtrafikförsörjningen.

## Veidekkes förslag i sammanfattning

- Nackalinjen direkt till Slussen och stationslägen på "rätt" djup
- Sammanflätning av "röd" och "blå" linje – ger fler omstigningspunkter
- Koppling av Nackalinjen mot Gullmarsplan, Globen och Hagsätra
- Grön linje får högre kapacitet och möjlig koppling mot Nya Karolinska och Arenastaden
- T-banan klar på fem år
- Östra länken blir både ringled och förbifart mellan Väg 73 och E4:an

# Östra länken – både som kringfartsled och förbifart



**Byggandet av Östra länken samlokaliseras med t-banan vilket kortar byggtiden och ger en attraktiv totalekonomi. I Veidekkes förslag blir den nya Östra länken både kringfartsled och förbifart.**

Analyser av olika lösningar för den nya Östra länken visar att nyttan av denna trafikled blir större om den sammanlänkas både med den nya ringleden runt Stockholm (Södra och Norra länken) och det större trafiksystemet som redan finns på varsin sida om Stockholm, dvs. Väg 73 mot Nynäshamn samt E4:an, norr om Staden.

Detta sker genom att Östra länken, på stadens norra sida, ges två förgreningar, en mot Norra länken och en direkt upp mot E4:an, med sammanlänkning strax norr om Norrtull.

På den södra sidan breddas nedfarten på Nynäsvägen, från Väg 73 ned till Södra länken (som därmed överdäckas och bebyggs med bostäder) och vidare breddas även en del av Södra länkens tunnelrör för att ge en snabb och effektiv trafik till Östra länken. Med dessa justeringar norr och söder om staden blir den kommande Östra länken både förbifart, för trafiken från Väg 73 till E4:an, och kringfartsled runt staden, via Östra länkens kopplingar till den Södra och Norra länken samt Essingeleden.

Denna lösning lättar på trafiktrycket in mot Stockholm vilket omedelbart ger en bättre livsmiljö samtidigt som den öppnar för möjligheten att genomföra de mer

storskaliga förändringar som föreslås i Veidekkes övergripande konceptidé, kallad det nya Gröna Stockholm. (I förslaget "Gröna Stockholm" stängs Centralbron och Klarastrandsleden och andra genomskärande trafikleder i Stockholm, som första steget mot en bilfri innerstad. Konceptfoldern kan beställas via [info@veidekke.se](mailto:info@veidekke.se) eller 08-635 61 00.)

Samlokaliseringen mellan Östra länken och t-banan blir fortsatt stor vilket ger en attraktiv totalekonomi samt en relativt kort byggtid. Genom att kommande tunnelarbeten för t-banan och Östra länken genomförs samtidigt och färdigställandet av t-banan prioriteras kan t-banan tas i drift på fem år (2023) från planerad byggstart 2018. Eftersom den absoluta merparten av kommande arbeten sker i djupa bergtunnlar blir störningarna för allmänheten begränsade.



Veidekke är ett av Skandinavien ledande bygg-, anläggnings- och bostadsutvecklingsföretag med en omsättning på ca 20 miljarder NOK (2012) och ca 6 300 anställda. Våra värderingar är professionell, redelig, entusiastisk och "grensesprengende". Veidekkes mål för HMS (hälsa, miljö och säkerhet) är likställda med våra ekonomiska mål. Veidekke

kännetecknas av en stark företagskultur med "involvering" och medägarskap som viktiga byggstenar. Över hälften av Veidekkes medarbetare är delägare i företaget och har tillsammans cirka 20 procent av aktierna i företaget. Veidekke är noterat på Oslobörsen och har sedan grundandet 1936 aldrig gått med förlust.